

EL NUEVO CENTRO PEATONAL DE BARAKALDO URBANIZACIÓN DE LOS ITINERARIOS CENTRO BARRIO URBAN

Carlos Corral. Ing. de Caminos. Javier Muñoz. Arquitecto

Barakaldo, segunda ciudad vizcaína, está protagonizando un proceso de transformación urbana de profundo calado. Perdido definitivamente su pasado industrial, no se trata tan solo de un lavado de imagen, lejos del paisaje de chimeneas e instalaciones entre la bruma, sino que tras una larga decadencia, incluida la pérdida de casi 25.000 habitantes, la ciudad aborda un cambio radical, engarzado en el P.G.O.U., y en figuras más específicas o singulares, como es el Plan Especial de Revitalización Comercial (PERCO) y las acciones de los Programas Urban, coordinado desde la instancia municipal junto a otras dos Sociedades Públicas. Un abanico para la actuación privada que va desde el campo de la vivienda, el comercio, a espacios para las nuevas tecnologías y el ocio, en un programa que aportará en breve plazo más de 10.000 nuevas viviendas, medio millón de metros cuadrados comerciales, o dos millones de metros en espacios libres. Un cambio singular en la cornisa cantábrica, que reporta también la transformación del centro urbano, con una apuesta real y ya en obras por el peatón, por la ciudad entendida en el sentido tradicional como núcleo de vida social.

INTRODUCCIÓN

Como primera aproximación, es preciso situar al lector en un municipio como Barakaldo, ciudad emblemática por su pasado industrial (definitivamente perdido y enterrado, que no olvidado, aún), ciudad que en cien años ha surgido en un espacio rural, que de la nada llegó a convertirse junto a Sestao en una de las áreas de mayor concentración industrial de la península; pues bien, tras un durísimo y complicado proceso de desindustrialización, pérdida de identidad social y regreso a sus lugares de origen de una parte de su población (llegó Barakaldo a los 125.000 habitantes en 1979, y apenas alcanza hoy los 100.000). Barakaldo protagoniza en estos momentos uno de los procesos de reconversión urbana y social de mayor interés en la cornisa cantábrica. Centro de servicios comerciales de ámbito comarcal, tipo grandes superficies, ubicados y en proceso, con una oferta que alcanzará los 500.000 m² comerciales, que compiten ya con el comercio tradicional (incluidos grandes almacenes locales, tipo cooperativa, y herencia desde la 'autarquía con preocupaciones sociales'), competencia por el reparto de un volumen de negocio anual en cifras del PERCO Barakaldo del que luego hablaremos, en torno a los 37.500 millones de pesetas. Punto Barakaldo, donde se está focalizando un importantísimo volumen de oferta residencial, mayoritariamente en base a viviendas de V.P.O. y que alcanzará un parque muy cercano a las 10.000 viviendas en un plazo que va hasta el año 2.005, mediante la gestión masiva de suelos, controlados por el Ayuntamiento a través del P.G.O.U. y también de una Sociedad Promotora Municipal que ha puesto ya en el mercado las primeras 300 viviendas, mientras la Sociedad Pública Bilbao Ría 2000 inicia las primeras promociones en el Urban Galindo, y otras 3000 están también ya en gestión privada. La ciudad se resiste aún como sentimiento social, a la pérdida de aquella su identidad industrial, pero también en la práctica mantiene un potencial de nuevos suelos con ese destino, desde espacios para industria con alto valor tecnológico añadido, a suelos más convencionalmente industriales, con algunos proyectos en expectati-

va. Y por último, y más allá del componente lúdico que las grandes áreas comerciales o que la ciudad recuperada para el peatón tienen, Barakaldo completa su imagen futura con la recuperación de la ría, avanzando la ciudad hasta reflejarse en sus aguas, con la nueva ciudad del 'Urban-Galindo', casi 2.500 viviendas nuevas, y un puerto deportivo en la vieja dársena industrial, además de un parque temático de destino definitivo en gestión actualmente. Una transformación radical en suma, completada con casi 2 millones de m² de espacios libres, pocas veces tan directamente visualizable en la realidad como en este momento está ocurriendo en Barakaldo. Y con la ventaja añadida si se nos permite, de que todo ello se desarrolla en un proceso exento de 'excesivos ruidos', en una dinámica constante y tenaz, con frutos constatables, a la justa distancia de la vecina Bilbao, que es quien hasta la fecha protagoniza más directamente el eco social y en los 'media' de una transformación que, ciertamente, hay que entender afecta al ámbito metropolitano, si bien son estos dos municipios sus principales protagonistas. Si se nos permite el recurso fácil, Bilbao es más 'estrella', mientras lo que ocurre en Barakaldo es mas 'experimental'. Con sus pros y sus contras en ambos casos.

Las primeras propuestas para la realización de unos itinerarios de prioridad peatonal en el centro urbano de Barakaldo se remontan al año 1993 cuando se lleva a cabo el 'Estudio de reordenación viaria y del transporte en el Núcleo Urbano de Barakaldo'¹ desde el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) en colaboración con el Ayuntamiento de Barakaldo. Se proponía ya en dicho estudio una reordenación de los accesos al centro urbano, de forma que el tráfico que utilizaba el eje del Paseo de los fueros y las calle Portu y Pormetxeta fuera organizado de forma 'periférica', dedicando dicho eje de actividad a garantizar una buena funcionalidad del transporte público y a recuperar el espacio peatonal. Su objetivo era impulsar las actividades del comercio tradicional mejorando el acceso al centro y el medio ambiente urbano.

El 'Nuevo Centro Urbano' también aparece en la propuesta del proyecto integral 'URBAN' presentado a la convocatoria de la Comisión Europea por el Ayuntamiento de Barakaldo con la colaboración del MOPTMA, del Gobierno Vasco, de la Diputación Foral de Bizkaia, de Metrópoli 30 y de Bilbao Ría - 2000, en concreto como proyecto de 'Mejora de los itinerarios entre el Centro y el Borde del Casco/Ría' y con una inversión de 400 millones de pesetas.

En 1997 se lleva a cabo el PERCO BARAKALDO² como Plan de Revitalización Comercial del centro urbano, que viene impulsando en diversos municipios de Euskadi, la Consejería de Comercio, Consumo y Turismo del Gobierno Vasco. Este trabajo establece las condiciones y principales actuaciones a desarrollar dentro del municipio para la potenciación del comercio en los barrios y hace sobre todo una propuesta desarrollada a nivel de 'esquema funcional' en la que se diseña la ordenación viaria y las medidas de recuperación funcional y ambiental de los espacios públicos del Sector URBAN del casco de Barakaldo. La intervención en el Sector URBAN propone el tratamiento como calle peatonal de las calles Portu, Ramón Zabalo, Botxo y Pza. Auzolan, y la mejora de aceras en las calles Ramón y Cajal, Ibarra, Arana y Aldapa junto a otras medidas de recuperación de espacios para el peatón y de adecuación ambiental con alineaciones de arbolado y nuevos espacios libres. Estas actuaciones son el objeto del 'Proyecto de Urbanización de los Itinerarios Centro Ría del URBAN BARAKALDO'³, operación emblemática del Programa URBAN, cuyo objetivo es dar calidad ambiental a las calles que unen el nuevo barrio de Galindo y el centro urbano.

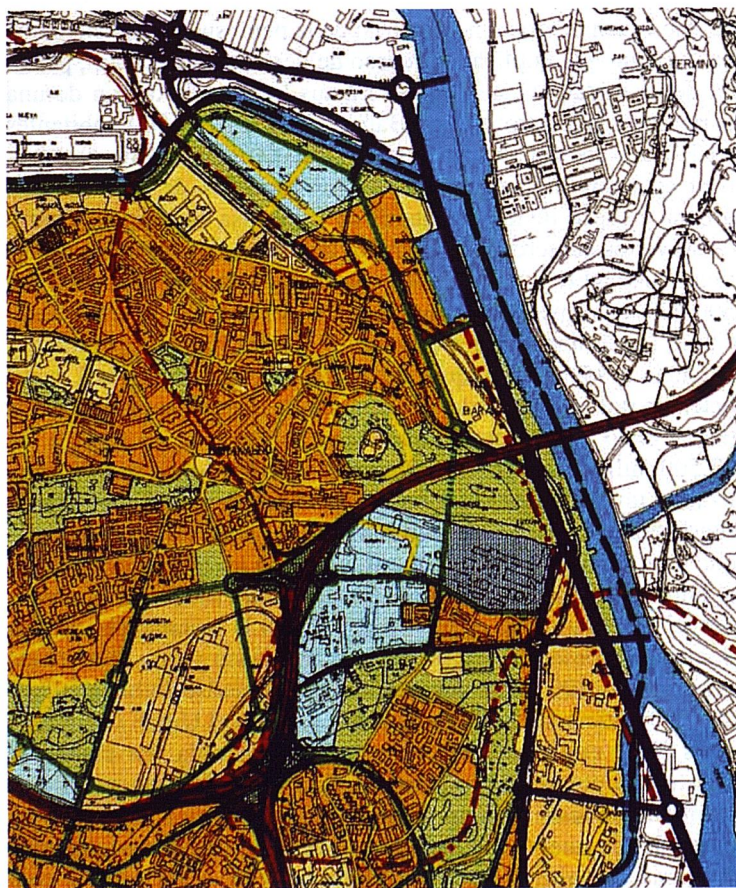
EL SECTOR URBAN EN EL CENTRO URBANO

El Sector URBAN del casco de Barakaldo se encuentra inmerso en una reordenación de accesos que traerá en los próximos años cambios importantes en la funcionalidad de todo el centro urbano. En el planeamiento previsto a nivel territorial se propone la construcción del Eje Metropolitano del PTT para mejorar la conectividad de los municipios de la margen izquierda con Bilbao ciudad. En el nivel municipal, el Plan General de Ordenación Urbana propone un nuevo sistema de accesos rodados desde un viario perimetral que hará innecesario el actual acceso, que atraviesa el centro urbano por el eje de los Fueros y Pormetxeta, para conectarse entre los diferentes barrios del municipio.

En esta situación el Sector URBAN del casco será un barrio beneficiado por la menor presión del automóvil en circulación y por otra parte se verá también favorecido por la construcción, ya en marcha, del aparcamiento de la Herriko Plaza. Según los análisis realizados para la redacción del PERCO, el barrio de Desierto, entidad administrativa que engloba el sector del proyecto, sufre el traslado de muchos vehículos que buscan aparcamiento con destinos de la zona comercial y de servicios en torno a la Herriko Plaza y los Fueros. Sin embargo, se ve desfavorecido por unas deficientes condiciones de acerado que impiden el buen funcionamiento de actividades comerciales, al ser poco 'amable' caminar por sus calles. Sin embargo, en el barrio existen establecimientos que podrían mejorar en el futuro, incluso la existencia de lonjas desocupadas hace prever posibilidades de nuevas localizaciones, si las condiciones ambientales y los nuevos espacios públicos asociados a las peatonalizaciones



Plan general de ordenación urbana



Plan general de ordenación urbana

dan calidad al viario y mejoran la imagen del entorno edificado.

El sector URBAN del casco cumpliría así un papel en el futuro centro urbano de la ciudad. Barakaldo se abre hacia la ría, el nuevo barrio URBAN traerá nuevos habitantes y también nuevas actividades y empleos que tendrán un 'contacto natural' con el centro emblemático de la ciudad, con la Herriko Plaza –Los Fueros– Avda. Libertad, a través de las calles del proyecto.

La calle Portu, el nuevo eje peatonal, será el camino habitual hacia la Estación de Cercanías, y junto a la calle Arana formarán dos itinerarios muy utilizados que 'alargarán' el centro tradicional hacia el nuevo área de actividad de la ciudad.

La calle Murrieta se convierte en la 'transición' obligada entre el nuevo barrio URBAN y el sector del casco y por ello parece aconsejable una actuación de mejora ambiental y de reordenación de la movilidad favorable al peatón y al transporte colectivo. En esta calle desemboca el nuevo paso bajo el ferrocarril que asegura la conectividad viaria entre el nuevo barrio URBAN y el resto del municipio. También la extensión de la calle hasta su futura conexión con la Avda. de la Libertad, prevista en el Plan General, hace confiar en una calle Murrieta más activa y con mejores posibilidades de desarrollo comercial hoy relativamente bajo, y por tanto, poco utilizada para andar excepto para acceder al transporte público.

Todo ello hace prever un futuro próximo en el que el Sector URBAN del casco cumplirá un papel importante dentro del centro urbano, y por tanto, mejorará como barrio funcional y ambientalmente para sus residentes, y también mejorará como 'contenedor' de actividades ciudadanas que son las que dan carácter de centro a una zona urbana.



Vista aérea de Barakaldo

NUEVO ESQUEMA DE ACCESOS AL CENTRO URBANO

Ordenar el espacio viario de un importante sector urbano hace necesario en primer lugar 'validar' el planeamiento desarrollado hasta el momento de la redacción del proyecto. Está prevista la construcción de un nuevo Eje Metropolitano del PTT que asegura el acceso al centro de Barakaldo con Bilbao ciudad y otros municipios de la margen izquierda del Nervión. Dicha vía y la circunvalación prevista en el PGOU por terrenos de la Vega del Castaños, forman un viario principal en torno al núcleo central de Barakaldo que hace posible diversificar las entradas y salidas a cada barrio de forma directa, mejorando sensiblemente el esquema actual, únicamente servido de forma efectiva por la solución Sur –Autovía del Cantábrico.

Desde el Eje Metropolitano y desde el 'nuevo barrio URBAN' existirán varias conexiones para acceder al casco y desde la autovía del Cantábrico y desde los barrios del sur de la ciudad, el acceso actual por el Paseo de los Fueros quedará con uso prioritario al transporte público y solamente podrá entrarse a la zona a través del viario de distribución local del tráfico del barrio de Rontegui, por la calle Arrandi y Pormetxeta. El nuevo esquema de accesos al centro urbano tendrá un 'viario perimetral', desde el que parten las calles colectoras– distribuidoras que aseguran el acceso de vehículos a los aparcamientos, así como el servicio local y el suministro de mercancías a cada calle concreta. El objetivo de este nuevo esquema es asegurar un acceso lo más directo posible a los aparcamientos con dos tipos de funcionamiento:

Aparcamiento 'frontera' del centro urbano, con acceso directo desde el viario principal urbano, pero que deja al visitante relativamente cerca del destino al que llegará a pie mediante una red peatonal prioritaria. Este es el caso de los aparcamientos existentes y previstos en la zona de Landáburu y el de Avda. de la Libertad.

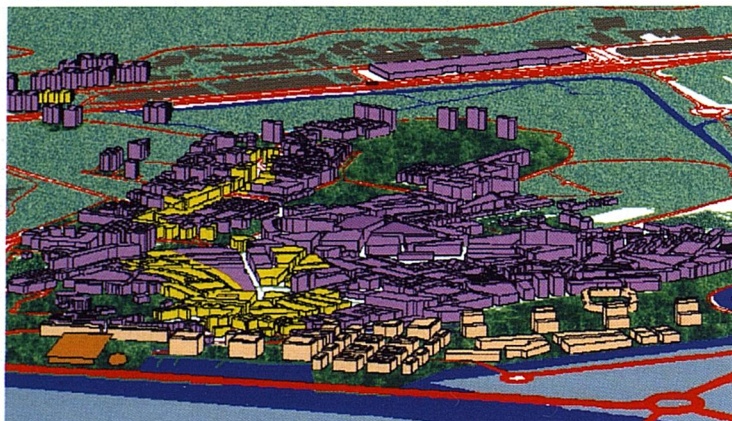
Aparcamientos para 'acceso comercial' de la Herriko Plaza en construcción y el propuesto en el PERCO para la 'Manzana nº 10' ligado a una galería comercial y a una operación de viviendas.

Los aparcamientos subterráneos tienen al menos un 50 % de plazas para uso residencial, lo cual hará posible la eliminación de cierto número de plazas en superficie, asegurando el aparcamiento de los residentes que no disponen de plaza fuera de la vía pública y permitiendo con ello la recuperación ambiental y funcional de las calles para el peatón y para acceso a las actividades.

La futura Línea 2 de Metro supondrá una auténtica alternativa al automóvil para los viajes al centro urbano por motivos comerciales y de ocio, sobre todo desde el barrio de Cruces donde habrá una estación. También pueden ser una alternativa de acceso las líneas de autobuses para esos barrios cuando en el centro se controle el aparcamiento en la vía pública, se lleven a cabo las operaciones de 'peatonalización' y mejora ambiental, y sea cómodo y agradable el movimiento a pie por sus calles. El PERCO recomienda: "una breve accesibilidad en transporte colectivo a las áreas comerciales del centro urbano, lo que puede animar a visitantes y compradores a acceder con mayor asiduidad al centro de la ciudad".

EL ESPACIO PEATONAL EN LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO

El PERCO Barakaldo establecía una serie de criterios de ordenación del espacio viario y de la movilidad que podían colaborar a la mejora funcional de las actividades del centro. Se basaba en conclusiones obtenidas de las diferentes encuestas e inventarios reali-



Ejes Perco y Plan Urban

zados en dicho estadio: la mayor parte de los desplazamientos comerciales se hacían a pie, un 70% del total de viajes, y en la importancia del factor ‘cercanía’ en la elección del comercio tradicional frente a la gran superficie ligada al automóvil.

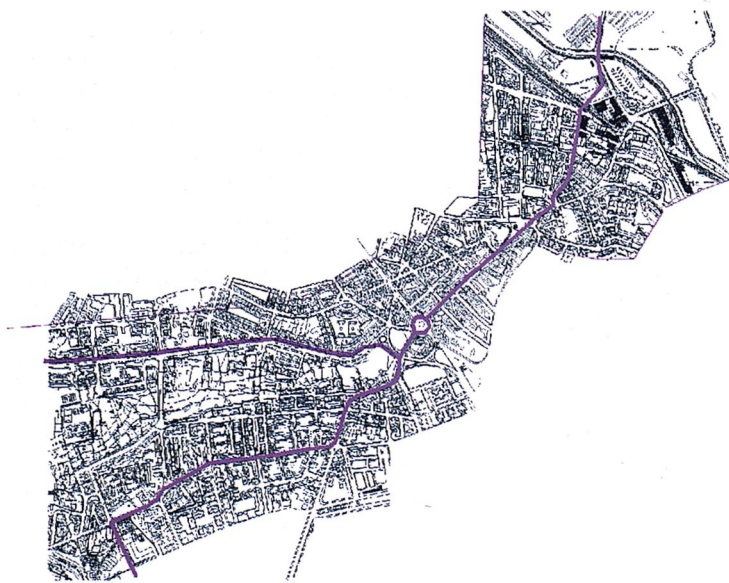
Si bien en este proyecto tampoco se desecha la posibilidad de que el centro urbano y el mismo eje comercial de Portu puedan atraer viajes en automóvil, y para ello se cuenta con las futuras disponibilidades de plazas en el aparcamiento de Herriko Plaza, el objetivo prioritario del proyecto es el de ganar calidad urbana tanto en las calles como dentro de los edificios. Para ello es imprescindible ganar espacio para el peatón lo que se consigue en primer lugar reduciendo el aparcamiento en viario.

El aparcamiento condiciona la funcionalidad peatonal en la calle, las bandas de aparcamiento continuas forman una ‘barrera’ que dificulta el cruce peatonal entre aceras y el acceso a los establecimientos comerciales y públicos en general. También reduce la utilización de algunos espacios verdes y plazas al convertirlas en ‘isletas’ rodeadas de automóviles a las que sólo puede accederse a través de los pasos de peatones cuando estos están respetados.

En segundo lugar es necesario ganar en habitabilidad dentro de los edificios y en las calles del centro. Identificados los impactos, la garantía de habitabilidad se conseguirá a base de moderar la velocidad de los vehículos y de disminuir el número de coches en circulación en las calles. Unas adecuadas condiciones de funcionamiento para el tráfico hacen posible la compatibilidad de los diversos tránsitos en el espacio viario con seguridad, comodidad y ‘amabilidad’ para el peatón. Y también reducirán sensiblemente los niveles de contaminación acústica y atmosférica. Este último factor es importante valorarlo en un viario con fuertes pendientes como son todas las calles que conectan el ‘frente del ferrocarril’ con el centro de la ciudad.

Teniendo en cuenta la problemática habitual en los tramos comerciales de casi todos los barrios el PERCO propone la reordenación viaria de los mismos en base a los siguientes criterios.

La acera mínima deberá tener un espacio útil –descontando el espacio para localización de señalización, arbolado y otros elementos de mobiliario urbano– de dos metros, en los que es posible cruzarse con comodidad dos flujos peatonales en los que pueden



Ejes del Perco Barakaldo. Nuevas centralidades Urbanas

ser habituales el paso de personas mayores con niños a pie o en cochecito o personas que portan ‘carritos’ de compra.

Los cruces de las aceras del eje comercial con las calles transversales deberán ser a nivel de acera, en tratamiento de coexistencia, haciendo continuo y sin desniveles el tránsito de peatones entre los diferentes tramos de una calle comercial. Los automóviles que entran o salen de las transversales deben subir una pequeña rampa desde la calzada para cruzar el camino peatonal por un pavimento que en material o colorido indica que se está circulando por un espacio peatonal prioritario.

Cuando en un eje o calle comercial la distancia entre alineaciones no permite la construcción de calzada y aceras mínimas (2–2,5 m. de ancho) con el actual reparto de la sección transversal, puede optarse por eliminar el aparcamiento de un lado de la calle o bien por la reordenación general mediante tratamiento de coexistencia sin diferenciación de niveles entre bandas peatonales y vía de rodadura. La utilización de pavimentos especiales, adoquín o algún tipo de pavimento rugoso que ayude a moderar la velocidad de circulación es clave para la buena funcionalidad de este tipo de viarios.

La localización de las paradas del transporte colectivo debe llevarse a cabo de forma que puedan colocarse elementos protectores para los viajeros en la espera y refugios (zona especial de parada) para los autobuses cuando sea posible, eliminando con ello las pequeñas retenciones de tráfico que se producen en los puntos importantes de subida de viajeros, sobre todo en las terminales de línea.

Las necesidades de carga –descarga de mercancías, tanto en las operaciones de suministro a comercio como en los casos de tiendas de muebles y otras que necesiten trasladar a vehículos objetos voluminosos y pesados, deben establecerse mediante reservas especiales localizadas en las bandas de aparcamiento lo más cerca posible de los establecimientos servidos. Hay que tener en cuenta que la realización de estas operaciones en doble fila, en las esquinas entorpeciendo u obstruyendo el paso peatonal, en nada favorecen la funcionalidad del acceso y la ‘buena imagen’ de las áreas comerciales.

La reordenación del aparcamiento, el control y regulación horaria, en el caso del área central en la que confluyen otras actividades



Plaza de Auzolan

atractoras de viajes, es otra herramienta que puede favorecer esa mejor ‘accesibilidad’ y hacer posible el establecimiento de las medidas anteriormente citadas. Evidentemente una pequeña actuación en una o dos calles comerciales de un barrio puede eliminar una o dos decenas de plazas de aparcamiento en viario que en nada influirán probablemente a la relación oferta–demanda en el mismo. Cuando la actuación es más importante, por ejemplo, la eliminación de una línea de aparcamiento de forma continua en un eje comercial para ampliar las aceras, deberá hacerse un estudio de reordenación del aparcamiento para los residentes y para los visitantes de la zona si en la situación actual no hay un balance de plazas favorable a la oferta. En cualquier caso la necesaria coordinación de estas medidas con las actuaciones municipales en materia de regulación del estacionamiento y de construcción de aparcamientos para residentes y/o visitantes fuera de la vía pública, es siempre una condición necesaria para la buena marcha de las medidas de mejora peatonal y de acceso a las áreas comerciales.

El casco urbano de Barakaldo es denso en usos, residencial intensiva, el equipamiento urbano, y actividades económicas terciarias, incluidas las comerciales. El comercio minorista se intensifica a medida que se acerca al centro, o a los ejes que estructuran los diversos barrios. El Centro de Barakaldo es pues el lugar de emplazamiento más importante del pequeño comercio, también se encuentran en él, los puntos de encuentro obligado, de las relaciones sociales y de ocio. En estos aspectos, destacan por su vitalidad social el paseo de los Fueros, la Herriko plaza y El Bidegorri – Franco Belga.

Desde el punto de vista del uso comercial, la calidad de la calle y de los espacios urbanos asociados a ella, se mide, en primer término, por la capacidad de las vías de facilitar, distribuir y encadenar las compras. Y también para poder transitar, circular, franquear la calle cargado con las compras, o pararse a mirar un escaparate del pequeño comercio.

En calles con tanta intensidad de usos, como son las del Centro, se produce una ligazón de problemas entre aquellos que requieren un uso peatonal, y los que van unidos al automóvil. Las medidas tomadas para la circulación rodada o el estacionamiento de los vehí-

culos influyen directamente sobre la actividad peatonal ya que ambos modos se disputan el espacio limitado de la calle. La disminución del tráfico rodado es una de las condiciones para el aumento de la calidad urbana de las calles; la otra, de igual importancia, es la disminución del estacionamiento callejero, es decir, del uso y la ocupación de la calle para la función garaje. Ambos usos, estacionamiento y circulación no están en relación directa como puede verse en la evolución de Barakaldo, ya que la disminución de la circulación rodada no ha llevado aparejada la disminución de los coches aparcados en la calle.

Teniendo en cuenta las características del viario, se produce una competencia en el uso de la calle entre la función comercial y la función de estacionamiento, que de momento se resuelve a favor de la segunda. No es exagerado decir que, en determinadas calles de nuestros centros, el espacio peatonal es un subproducto del espacio de aparcamiento. Sin embargo, estudios empíricos como el realizado en ciudades alemanas por el Deutsches Institut für Urbanistik⁴ en casos similares, señalan que la vitalidad del entramado comercial de las almendras centrales no son profundamente dependientes de la oferta de aparcamiento.

La necesidad de establecer un equilibrio entre los usos de la calle a favor de peatón, está en la base de la revitalización comercial del casco, y en nuestro caso una necesidad sentida por la población de Barakaldo. Puede verse en los resultados de la investigación llevada a cabo que el 82% de los entrevistados señalaron la importancia de la peatonalización en relación con la actividad comercial. El evidente deterioro del espacio que el peatón puede pisar, el obstáculo que suponen los vehículos en los cruces y la pavimentación deficiente, son problemas comunes a muchas zonas comerciales de nuestros centros.

EL EJE PEATONAL DE LAS CALLES PORTU

Es la operación ‘emblemática’ de este proyecto y asegurará de una forma natural la comunicación peatonal por no tener que salvar las escaleras en su confluencia con el Paseo Bidegorri: La

Franco Belga. También es la calle tradicional del comercio del casco de Barakaldo y la calidad de las edificaciones también colaboran a la elección de la misma como el principal eje de prioridad peatonal. Para ello el acondicionamiento viario, pensado especialmente para el viandante, y el tratamiento ambiental favorecen funciones de actividad comercial y también estanciales en sus encuentros con las plazas del Botxo y Auzolan.

Dentro del mismo esquema de peatonalización se actúa en Ramón Zabalo, calle que cumple la función de 'puerta' a la zona peatonal con entrada de los automóviles autorizados y del suministro de mercancías. En ambas calles el diseño de la sección transversal al mismo nivel entre fachadas con el tratamiento que en nuestras ciudades venimos denominando como coexistencia de tránsitos o de 'tráfico calmado', diferencia mediante encintados - sobre los que se apoyan en uno de los lados, o en ambos, una alineación de arbolado - los usos que se dan en el espacio viario: una banda de rodadura central de unos 5 metros de ancho para paso de vehículos y parada para realización de operaciones de carga/descarga, y las bandas de protección peatonal de uso exclusivo para el viandante y para el acceso a las edificaciones.

El sistema de recogida de pluviales y los encintados transversales a ambos lados de la 'canaleta' colocados cada 12 metros, sirven para 'romper' la linealidad del eje viario y crean un efecto visual y sonoro que ayudará a moderar la velocidad del tráfico en el espacio compartido con los peatones. Con ello se intenta garantizar al máximo la coexistencia entre tránsitos.



Avenida Murrieta



Plaza Bide Onera

ESPACIO ESTANCIAL Y RED PEATONAL

La ordenación viaria prevé un siguiente nivel de prioridad peatonal en las calles del área de proyecto, donde no hay limitación para el tráfico general en cuanto al tipo de usuario aunque el diseño cuida la compatibilidad de los flujos motorizados y peatonales entre sí y el buen discurrir de ambos. Para ello se han estudiado con detalle los encuentros de calle, como puntos de conflicto entre flujos más habituales, eliminando el aparcamiento en una distancia suficiente para facilitar la espera del viandante antes del cruce y la visibilidad respecto al tráfico circulante. Las 'ganancias' peatonales y de calidad urbana en este viario son de dos tipos:

Ampliaciones de la banda de acera, con una anchura útil sin obstáculos que asegure la continuidad del flujo peatonal. Prácticamente se amplían casi todas las aceras excepto en algunos tramos concretos donde el mantenimiento del flujo de tráfico y el aparcamiento no lo hace posible como en calle San Antonio, donde el tránsito peatonal es muy local y de acceso únicamente a los edificios, por lo que raramente se cruzan los viandantes.

En otros casos se opta por ampliar una de las aceras para dar continuidad a uno de los ejes de la red peatonal del centro urbano prevista en el PERCO. Se amplían así las aceras con mayor atracción por localización de comercios y servicios en Ibarra, Arana y Aldapa. En esta última se ha preferido la ampliación del lado contrario a la 'banda de equipamientos' organizando pasos peatonales con aceras ampliadas a ambos lados de la calle para cruzar a la acera del Parque y de los edificios de viviendas en las confluencias con La Franco Belga y con los caminos de entrada al Parque Antonio Trueba.

En todas las aceras el arbolado es un elemento clave de diseño que ayuda a ganar 'amabilidad' al espacio peatonal y también colabora a la moderación de la velocidad al reducir el ángulo visual del conductor que circula por la calle. Las nuevas alineaciones de arbolado se utilizan para ordenar el aparcamiento en la calle 'esponjando' las bandas de aparcamiento en algunos tramos. Todo ello hace más 'permeables' las aceras para el peatón que accede a un edificio o establecimiento concreto ya que, con un tráfico local a velocidad moderada y poco numeroso, se puede cruzar la calle por cualquier punto con seguridad sin tener que ir a la esquina a buscar el paso de peatones.

La mayor anchura de aceras permitirá la situación de bancos y otros elementos de mobiliario urbano facilitando los usos estanciales que traen personas a la calle haciéndolas más seguras y atractivas, favoreciendo la implantación de nuevas actividades y mejorando el funcionamiento de las existentes.

Nuevos espacios estanciales que se añaden a los existentes para formar parte de la red peatonal y de espacios libres propuesta en el PERCO. Dentro de la zona de proyecto existe actualmente un eje principal del sistema de espacios libres de la ciudad La Franco Belga. Este gran eje peatonal y de bicicletas recorre todo el núcleo central de Barakaldo y es un espacio muy utilizado por los vecinos de los barrios de Desierto y Lasesarre. La creación del eje peatonal de Portu conectará La Franco Belga con el centro urbano Herriko - Plaza y con el nuevo barrio URBAN y es el primer tramo del otro gran eje peatonal previsto en el PERCO: Portu - Herriko Plaza - Fueros - Bideo Onera - Avda. Euskadi - Arteagabeitia, cuyos nuevos acondicionamientos mediante peatonalización con paso de autobuses en Fueros y mediante ampliación y continuidad de aceras en Arteagabeitia, está poniendo en marcha el Ayuntamiento. Este segundo gran 'corredor peatonal' tiene una ventaja sobre el

primero al recorrer las áreas de mayor atracción de la ciudad y será sin duda un factor que servirá para la potenciación comercial del centro de la ciudad.

Dentro de la zona de proyecto existe actualmente un espacio – plaza en el Parque Antonio Trueba que con el proyecto mejora su accesibilidad para el residente y para los jóvenes de los institutos de la calle Aldapa y para los ciudadanos que visitan el centro. El proyecto crea nuevos espacios estanciales como la plaza de Auzolan y como el ‘jardín’ de la confluencia de Murrieta con Ibarra. La misma calle Murrieta se convertirá en un elemento estancial de primer orden con la peatonalización del entorno de la Estación de Cercanías, y el citado jardín y las nuevas aceras con arbolado que recualificarán esta avenida, hoy tan poco amable para el peatón, al tener tantas rupturas del camino peatonal y tener desordenado el aparcamiento. Las terminales de autobuses se relocalizarán trasladándose unos metros para situar una parada de taxis en mejor posición con respecto a la puerta de entrada a la Estación y se gana amplitud en aceras para facilitar la espera cómoda de los viajeros.

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA Y ESPACIOS URBANOS

La transformación del área central de Barakaldo es una operación de importante calado urbanístico y social, perceptible ya en la ciudad desde la propia Herriko Plaza, donde está a punto de concluir

la nueva ‘plaza más peatonal’. A partir de este espacio, corazón de la ciudad, se estructura el eje peatonal que ha de servir de espina dorsal de Barakaldo, desde el nuevo barrio URBAN al barrio de San Vicente, pasando por la propia Herriko Plaza. El Proyecto de Urbanización, aborda la parte acaso más delicada, precisamente por ser la que afecta al área de Casco más antiguo, con unas condiciones de dimensión física y de deterioro sin duda dificultosas.

Pero, si la calle es espacio de comunicación viaria, comunicación que con este Proyecto adopta definitivamente una vocación de uso peatonal preferente, ello no se deduce por el simple hecho de apostar artificiosamente por la persona-peatón, alternativamente a la persona-coche. La calle es espacio de comunicación y lugar de relación, de encuentro, de intercambio. Espacio social en suma es la calle, y un mayor valor en tal sentido tienen aún la plaza.

Llegados a este punto, el planteamiento sobre los espacios urbanos y su recuperación por la ciudad para un uso social por el ciudadano, será el argumento principal de este Proyecto de Urbanización de los Itinerarios Centro Ría del Urban-Barakaldo y los elementos sobre los que se basa la actuación URBAN se concretan en:

Dos ejes de enlace entre el centro y zona baja, las calles Portu e Ibarra, ejes naturales de unión peatonal. La calle Portu, antigua vía comercial, con arquitecturas de cierto interés, historicistas de comienzos del S. XX y racionalistas años 30 y 40, con posibilidades evidentes de recuperar aquél su carácter original.

Dos únicos espacios con posibilidades de uso como plaza, Auzolan, y el espacio lineal en Avda. Murrieta, actualmente degra-





Obras, ámbito centro-urban

dados, inutilizados prácticamente como lugar de estancia; planteamientos alternativos debieran tener una consideración especial hacia quienes primero son capaces de apropiarse de los espacios libres: los niños.

Todo planteamiento global para la zona debe posibilitar de forma natural la futura permeabilidad hacia el 'nuevo Barakaldo' al otro lado del FFCC, inclusive considerando la opción a medio plazo de la desaparición de las propias vías.

Las propuestas arquitectónicas de tratamiento de los espacios resultantes, responden a las intencionalidades antes manifestadas: crear unas escenografías apropiadas a los usos, a los ambientes a recuperar:

La calle

Tratamientos globales, unitarios, con juegos visuales que enfatizan la perspectiva propia de unas calles con visual descendente hacia la Ría, siempre al fondo.

Tonos nunca oscuros en el pavimento, para unas calles poco soleadas, en las que es importante conseguir una tonalidad de luz confortable, cálida, acogedora.

Y el reencuentro con el verde, con el arbolado como elemento también acogedor. Arbolado de porte pequeño, tenue, en unas calles más bien estrechas, que ayude a suavizar, a crear escenografía, nunca a formar un efecto túnel.

Y también la iluminación nocturna, renovada, con un tipo de farola escogida, de formas reconocibles vinculadas históricamente a la Ría, y de iluminación dirigida, enfatizada a la calle, buscando también la calidez de ambiente. En suma, propuesta visualmente concretada en materiales y acabados:

Pavimentos básicos en adoquín cerámico klinker (calidez de color y de textura), encintados en cenefas de granito blanco que enfatizan las perspectivas de las calles.

Arbolados de bajo porte, en configuración lineal.

Iluminación artificial a base de farola Albany-Socelec, emparentada formalmente con las viejas farolas de la Junta de Obras del Puerto.

Reminiscencias de cierta intencionalidad, tales como los sistemas de recogidas de aguas pluviales en la calle Portu, canaletas que



cortan el torrente natural de las lluvias, con el carril de ferrocarril como referencia poética.

La plaza

Espacios abiertos, pisables, entregados para el uso por el ciudadano, sin barreras ni cortapisas, acompañados por el mobiliario imprescindible para hacerlos válidos, o por aquellas referencias que puedan caracterizarlos, convertirlos en hitos de la ciudad.

Una simple estatua a definir en su momento en Auzolan, como perspectiva de fondo a la calle Portu.

Un concepto más complejo en el espacio lineal de la futura Avenida. Murrieta, una idea de plaza-parque con la que la ciudad se entrega frente al FFCC, como una esperanza de fácil enlace hacia el nuevo Barakaldo que comienza a percibirse al otro lado. Plaza-Parque que crea un pequeño oasis interno, de paseo y estancia, para la conquista por el niño, esa especie urbana tan poco cuidada hasta ahora y que al menos aquí encontrará un pequeño rincón para el juego, para imaginar su particular 'isla del tesoro en el Barakaldo Tropical'.

No otra cosa pretenden aportar el ambiente de palmeras y arbolado, de plaza, de senderos ascendiendo hacia el castillete de juegos, de peculiar iluminación colgante.

NOTAS

1. MOPTMA – Dirección Gral. de Actuaciones Concertadas en las Ciudades ; AYUNTAMIENTO DE BARAKALDO; LEBER Consultores. 1993.
2. PERCO BARAKALDO – GOBIERNO VASCO – Dto. De Comercio, Consumo y Turismo; BILBAO RÍA 2000 – Urban Barakaldo; Invesco – Bilbaína de Proyectos S.L. Consultores. Febrero 1997.
3. GOBIERNO VASCO. Dto. de Comercio, Consumo y Turismo; BILBAO-RÍA 2000; Bilbaína de Proyectos S.L. Consultores.
4. GOUT, Patricia., Actuaciones de Coexistencia de Tránsitos en Centroeuropa: Un Balance. ACCESIBILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL - MOPTMA 1995.